Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3405

21. 11. 88

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/3060 —

Gefahrguttransporte – Transportverlagerung auf die Bahn

Der Bundesminister für Verkehr – A 13/00.02.11/88 – hat mit Schreiben vom 17. November 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, bei einem schrumpfenden Bahnnetz die Zahl der Gefahrguttransporte und generell der Lasttransporte auf die Bahn zu verlagern, und was hat die Bundesregierung konkret seit der Katastrophe von Herborn unternommen, nachdem Bundesverkehrsminister Dr. Warnke öffentlich eine verstärkte Verlagerung von Gefahrguttransporten auf die Schiene angekündigt hatte?

Bereits seit 1970 dürfen extrem gefährliche Güter, die im Anhang B.8 der Gefahrgutverordnung Straße in der Liste I namentlich aufgeführt sind (z. B. Äthan, Methan, Acrylnitril), von bestimmten Mengen an auf der Straße nur mit schriftlicher Erlaubnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörden befördert werden. Die Erlaubnis darf nicht erteilt werden, wenn Absender und Empfänger über einen Gleis- oder Hafenanschluß verfügen.

Aufgrund einer Verordnung vom 21. Dezember 1987 werden weitere besonders gefährliche Güter von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff verlagert. Im einzelnen:

- Zum 1. Januar 1988 wurde die Zahl der als hochgefährlich eingestuften Güter um ein Drittel auf ca. 190 erweitert.
- Großcontainer mit hochgefährlichen Gütern über 200 km Entfernung Transportweg werden seit 1. Januar 1988 auf Schiene und Binnenschiff verlagert.
- Ab 1. Januar 1989 sind hochgefährliche Güter im Huckepackverkehr zu befördern, wenn die gesamte Beförderungsstrecke mehr als 400 km beträgt und das Straßenfahrzeug auf dem grö-

ßeren Teil dieser Strecke mit der Eisenbahn oder dem Schiff befördert werden kann.

– Durch eine Rechtsänderung, die für 1989 vorgesehen ist, soll für leicht entzündbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C eine abgestufte Regelung für die Fahrwegfestlegung und die Verlagerung eingeführt werden.

2. Wie verteilen sich die 12 % der Gefahrguttransporte auf der Schiene auf die einzelnen Bundesländer, welche Angebote des „Huckepackverkehrs" stellt die Deutsche Bundesbahn in den einzelnen Bundesländern zur Verfügung, und welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung wurden eingeleitet (differenziert nach Bundesländern)?

Angaben über die Verteilung der Gefahrguttransporte auf der Schiene auf die einzelnen Bundesländer liegen nicht vor. Huckepackverkehr wird in allen Bundesländern zu gleichen Bedingungen angeboten. Zur Zeit bestehen rund 950 Verbindungen (national und international). Die Deutsche Bundesbahn bemüht sich weiterhin, ihr Angebot auf diesen Verbindungen zu verbessern, zum Beispiel durch günstigere Bereitstellungszeiten.

3. Wie will die Bundesregierung ihr erklärtes Ziel der Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene erreichen, wenn ein Großteil der Gefahrguttransporte im Nahverkehr transportiert wird, wo die Schienenverbindungen systematisch von der Deutschen Bundesbahn abgebaut wurden?

Der Nah- und Verteilerverkehr, der mengenmäßig in der Hauptsache aus Benzin/Diesel (Tankstellen), Heizöl und Propan/Butan (Haushalte) besteht, kann nach Auffassung der Bundesregierung nicht auf die Schiene verlagert werden, weil Gleisanschlüsse in der Regel fehlen. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Wie viele und welche Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bundesbahn wurden seit 1950 in den einzelnen Bundesländern stillgelegt, welche Gesamtlänge hatten diese Strecken, und welche weiteren Strecken sind in den einzelnen Bundesländern in den nächsten fünf Jahren zur Stillegung vorgesehen?

Das Bundesbahngesetz, das unter anderem die Durchführung der Verfahren für die dauernde Einstellung des Reise- oder Güterzugbetriebes regelt, ist am 13. Dezember 1951 in Kraft getreten. Seither wurde der Güterzugbetrieb auf 391 Strecken/Teilstrecken mit 3 452 km Länge dauernd eingestellt. Über Maßnahmen, die vor dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes durchgeführt wurden, liegen keine Aufzeichnungen vor. Eine Aussage über künftige Streckenstillegungen ist nicht möglich. Es ist im Einzelfall – insbesondere in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung – zu entscheiden, ob eine Untersuchung mit dem Ziel der Einleitung des gesetzlichen Verfahrens durchzuführen ist.

5. Wie ordnet sich das Vorhaben der Deutschen Bundesbahn, zahlreiche Stückgutbahnhöfe und ca. ein Drittel aller Tarifpunkte im Wagenladungsverkehr aufzugeben, in die Bestrebungen der Bundesregierung ein, Güter verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Die Neuorganisation des Güterverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn dient auch der Beschleunigung der Transporte. Die Deutsche Bundesbahn erwartet dadurch eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, an den Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn öffentlich betriebene Verladestellen für Gefahrgüter einzurichten und zu betreiben, und wie beurteilt sie dies im Hinblick auf Mineralölverladestationen?

Öffentlich betriebene Verladestellen für Gefahrgüter und Mineralölverladestationen an den Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn werden positiv beurteilt, sofern sich damit ein wesentlicher Sicherheitsgewinn erzielen läßt. Dies setzt eine Prüfung im Einzelfall voraus.

7. Welche Mengen welchen Gefahrgutes wurden auf den in den letzten drei Jahren stillgelegten Eisenbahnstrecken (gegliedert nach Ländern) in deren letztem Betriebsjahr befördert und nach der Stillegung auf die Straße verlagert?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die Einhaltung von Sicherheits- und Sozialvorschriften im Bereich der Bahn einfacher und effektiver zu kontrollieren ist, als dies im Straßentransportgewerbe der Fall ist?

Wegen der systembedingten Bindung der Bahntransporte an bestimmte Schienenwege und vorgegebene Ablaufzeiten können die mit der Kontrolle beauftragten Beamten die Transporte bei der Bahn mit geringerem Aufwand erfassen.

9. Welche Gebiete der Bundesrepublik Deutschland können heute nicht im 50-km-Radius um Verladeanlagen Schiene/Straße erreicht werden?

In der Bundesrepublik Deutschland können alle Gebiete über die bestehenden Umschlagbahnhöfe und Umschlagplätze des kombinierten Ladungsverkehrs im Nahbereich bedient werden.

10. Welche zusätzlichen Verladeeinrichtungen wird die Deutsche Bundesbahn in den nächsten fünf Jahren wo errichten?

Die Deutsche Bundesbahn wird in den nächsten 5 Jahren folgende Neubauten an Umschlaganlagen errichten:

Hamburg-Billwerder, Düsseldorf-Eller, Kornwestheim, Stuttgart-Hafen, Ulm/Neu-Ulm und München-Riem.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333